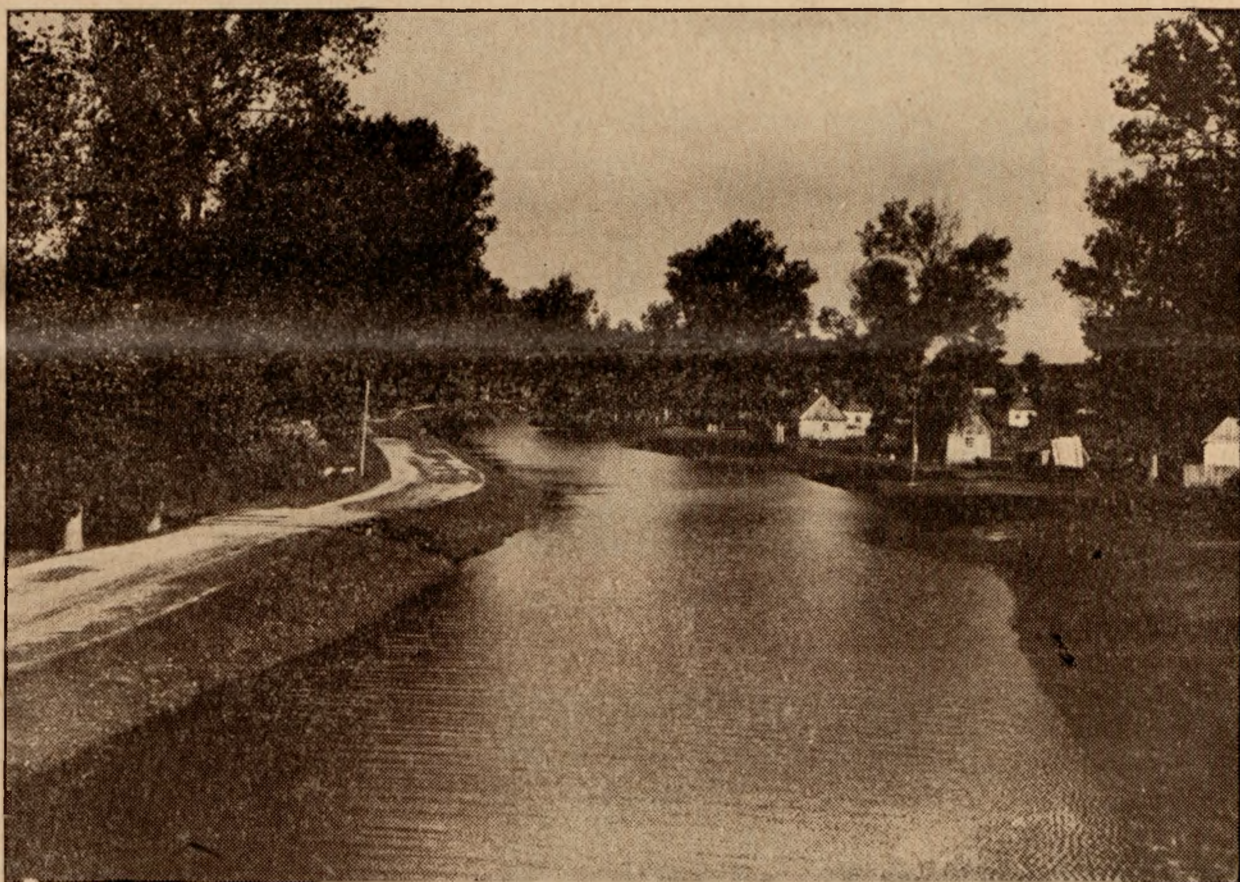
ROK V. 26 MARCA 1939 R. NR 13

POLSKA

POLSKIE DROGI WODNE



Kanał Augustowski.

Maksymalny plan zabudowy dróg wodnych, projektowany do realizacji przewiduje utworzenie następujących głównych szlaków wodno-komunikacyjnych:

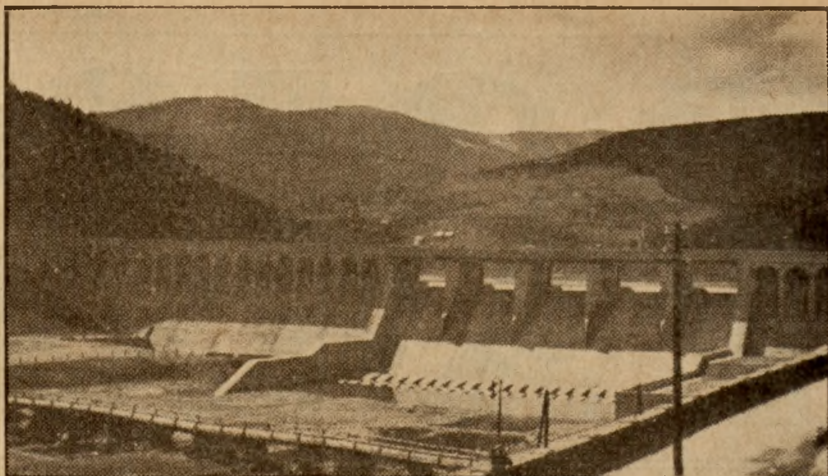
1) *Szlak Wisły — z Zagłębia Węglowego do Gdańska;*
2) *Droga wodna Wschód — Zachód;*
3) *Północny szlak wodny, wiążący Ziemie półn.-wschodnie z zapleczem gospodarczym środkowej Polski;*
4) *Droga wodna Śląsk — Bydgoszcz;*
5) *Południowa droga wodna Wisła — Dniestr;*
6) *Powiązanie układu dróg polskich ze szlakiem północnym i południowym.*

Z tego maksymalnego planu, którego realizacja nastąpić może oczywiście tylko w długim okresie czasu — wydzielone zostaną zagadnienia, przewidziane do wykonania jako program 15-letni.

Z planów inwestycyjnych wicepremiera inż. E. Kwiatkowskiego

Jest rzeczą wiadomą, jak cenne oraz olbrzymie wartości tkwią w płynącej wodzie. Życie bowiem gospodarcze każdego państwa, zależne jest w wielu wypadkach od racjonalnie prowadzonej gospodarki wodnej.

Jeśli chodzi o drogi wodne w Polsce musimy przyznać, że nie zo[illegible] jeszcze całkowicie wykorzystane dla celów komunikacyjnych. Ruch bowiem na olbrzymich przestrzeniach polskich naturalnych dróg wodnych, jest na razie mały. A przecież według obliczeń inż. T. Tillingera, mamy 5.479 km. rzek żeglownych, 886,7 km. kanałów i rzek skanalizowanych. Ponadto 8.708 km rzek spławnych.



Przegroda w Porąbce.

Do dorzecza Wisły, bez części skanalizowanych (Nogat), należy 2.646 km rzek żeglownych, do Warty (bez Noteci) 426, do Dniestru 361 oraz do Dźwiny 199.

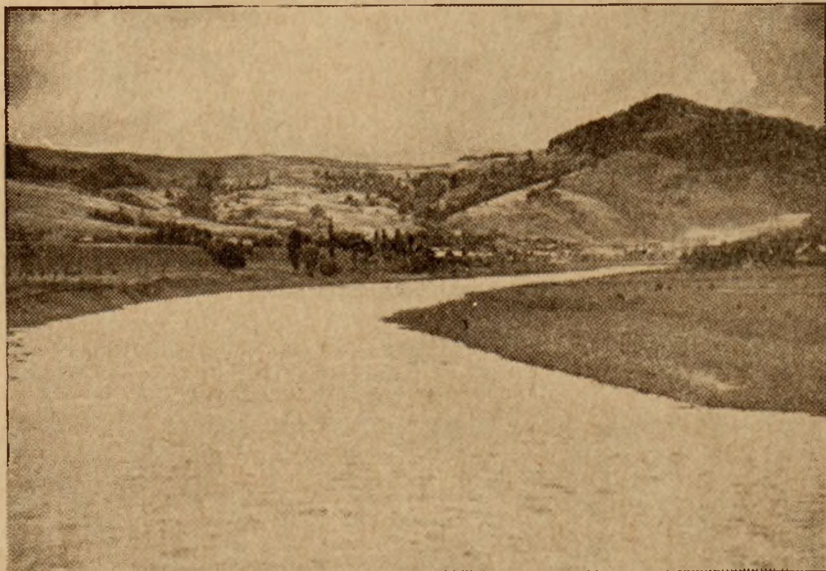


Fragment jednej z pomocniczych zapór w Porąbce.

Rzeki spławne są utrzymywane oraz regulowane przez państwo, samorządy oraz spółki wodne. Wody spławne oddane są do użytku publicznego z prawem korzystania ze ścieżki holowniczej, lądowania i biwakowania.

Wiele jednak z tych dróg wodnych, znajduje się w b. złym stanie.

Wiemy chyba wszyscy o tym, że kwestia uregulowania rzek żeglownych i spławnych wraz z rozbudową sieci kanałowej, ma olbrzymie znaczenie dla rozwoju gospodarczego państwa polskiego, zwlaszcza jeśli chodzi o wschodnią część Polski. Tani węgiel kamienny może być tam dostarczany tylko drogami wodnymi. Zdajemy sobie z tego sprawę, że wykorzystanie naturalnych dróg wodnych w Polsce, jako najtańszego środka przewozu towarów masowych, przeważnie surowców, niewątpliwie wpłynie dodatnio na obniżenie kosztów produkcji przemysłowej oraz rolniczej. Ponadto umiejętne wykorzystanie dróg wodnych, może znacznie zwiększyć rentowność lasów we wschodnich województwach kraju. W przyszłości drogi wodne mają zapobiec dalszemu wylesianiu kraju. Dziś bowiem znaczna część ludności pań-



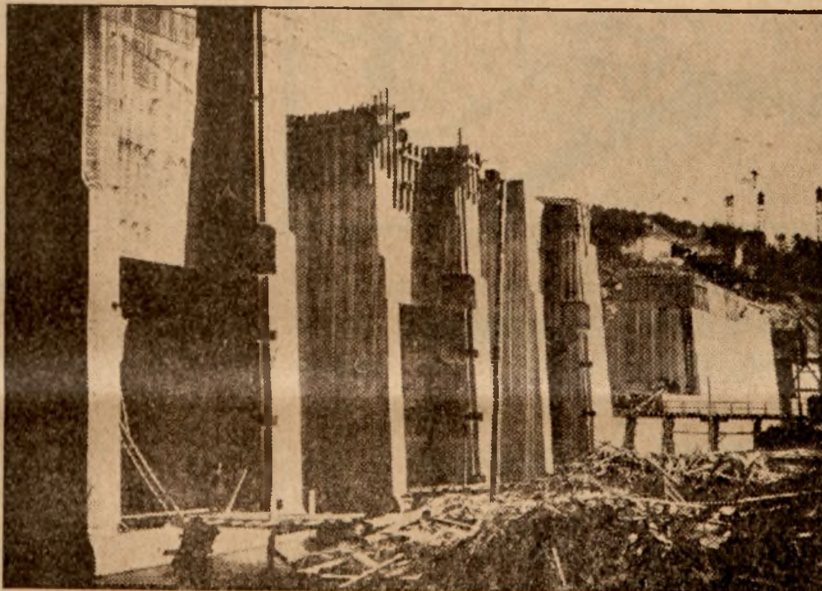
Typowa rzeka podgórska — Poprad pod Piwniczną.



Jezioro utworzone w czasie budowy zapory w Porąbce.

stwa, posługuje się przeważnie drzewem i nie używa opału mineralnego.

Wobec powyższego jakkolwiek szlaki wodne w Polsce, nie są jeszcze całkowicie wyzyskane, warto wspomnieć jednak, że obecnie posiadamy już na ziemiach polskich trzy wielkie węzły rzeczno-kanałowe mianowicie: piński, warszawski i bydgoski. Ten ostatni, z chwilą wybudowania projektowanego kanału Bydgoszcz—Gdynia, stałby się z nich wszystkich najważniejszym.



Fragment budowy zapory w Rożnowie.

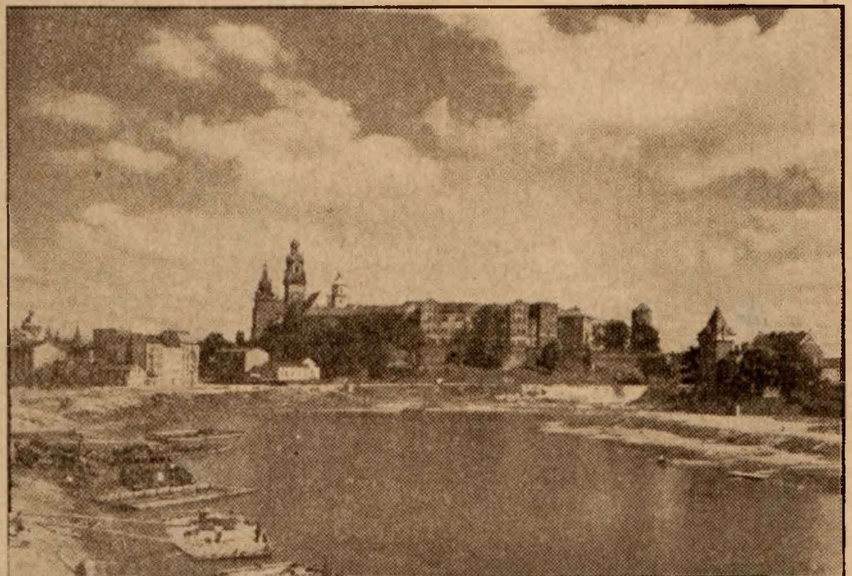
Sieć kanałów

Należy zwrócić uwagę, że Polska t. zw. bałtycka, posiada warunki bardzo dogodne, jeśli chodzi o możliwości budowania sztucznych dróg wodnych, a to dlatego, że w przeciwieństwie do zlewisk czarnomorskich, zlewiska bałtyckie ułatwiają tworzenie kanałów, wiążących pojedyńcze dorzecza.

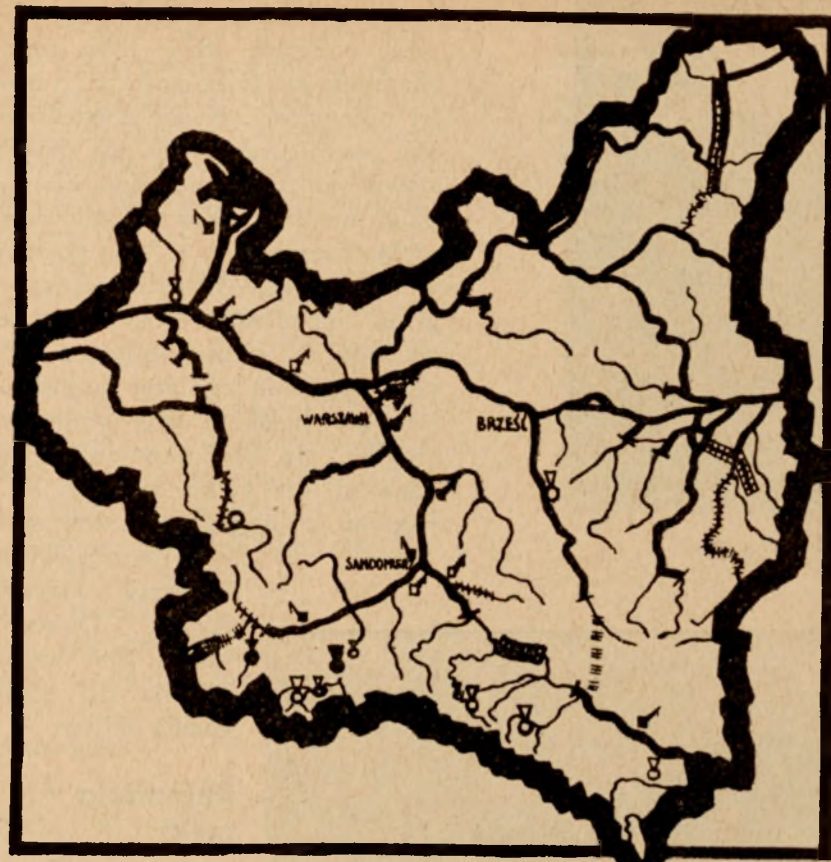
Z kanałów polskich jedynie (Bydgoski 24,7 km.), który łączy Wisłę z Odrą przez Noteć i Wartę, nadaje się do żeglugi dla większych statków. Kanał natomiast Górno-Notecki, wybudowany jeszcze w latach 1878—1882, przeznaczony jest tylko na barki o małej pojemności. Kanał Augustowski, obecnie zamulony, nie przedstawia większego znaczenia dla żeglugi wodnej. Kanał Królewski, wybudowany w r. 1786, a później w latach 1843—49 przebudowany przez inżynierów rosyjskich, ze względu na wielką obfitość wód, po pogłębieniu jego oraz po uregulowaniu polskich dróg wodnych, mógłby się stać najważniejszym kanałem nie tylko polskim, lecz jednym z najgłówniejszych szlaków europejskich. Wreszcie mamy Kanał Ogiński, który dziś służy jedynie do spławiania tratew.

Regulacja rzek

Musimy przy tym stwierdzić, że drogi wodne Polski, posiadają duże znaczenie nie tylko z punktu widzenia komunikacyjnego. Uregulowane oraz ujęte w swe łożyska, przestaną być powodem groźnych powodzi.



Wisła pod Krakowem.



DROGI WODNE ISTNIEJĄCE
PRZEWIDYWANE POWIĘKSZ. GŁĘBOK. TRANSPORT.
KANAŁY PROJEKT.
ZBIORNIKI, SIŁOWNIE, PORTY — ISTNIEJĄCE / PROJEKTOWANE

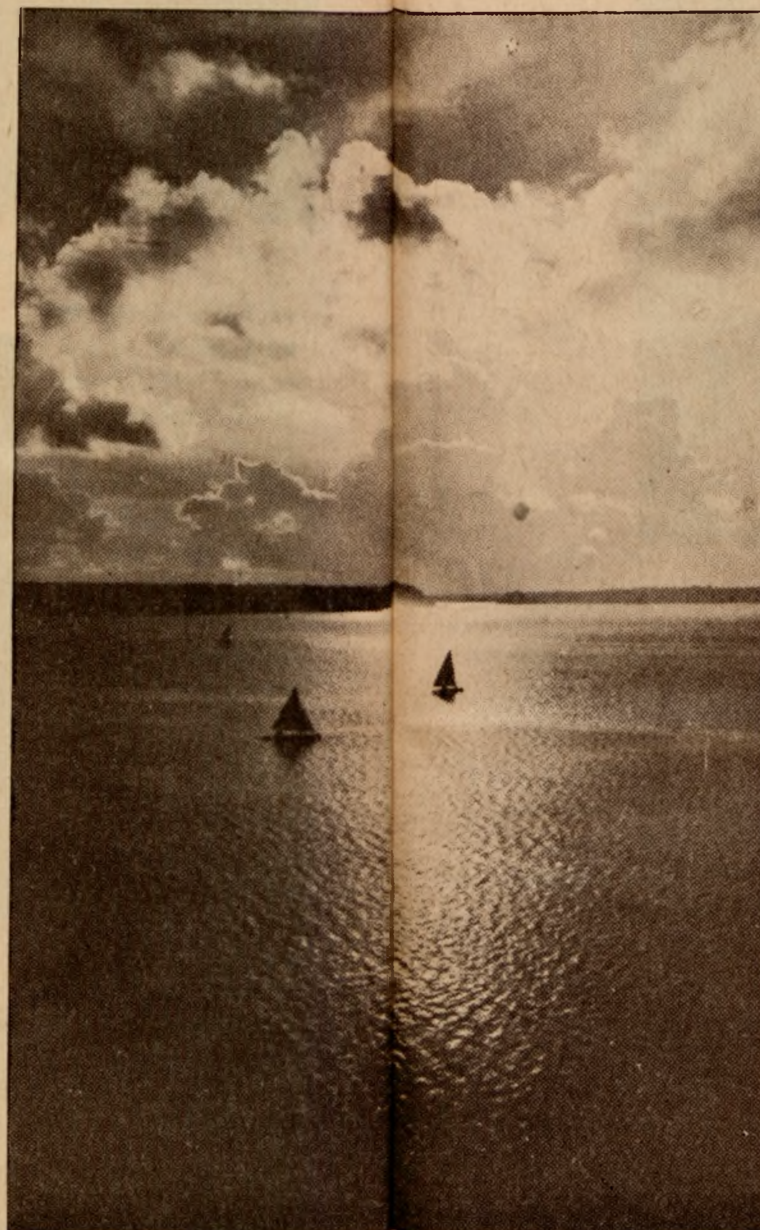
Mapa stanu dróg wodnych w Polsce.

Najważniejszą niewątpliwie rzeką polską jest Wisła. Poziom Wisły podczas wezbrania wód jest różnolity. I tak pod Krakowem Wisła spiętrza się na 7,2 m, pod Warszawą na 6,32, pod Toruniem na 8,69, a pod Tczewem na 9,43 m.

Mamy jeszcze żywo w pamięci straszne skutki powodzi z lat 1924, 1925 oraz 1927. Najgroźniejszą jednak była powódź lipcowa z 1934 r., kiedy to cały obszar na przestrzeni 15 powiatów wojew. krakowskiego, kilku wojew. lwowskiego oraz niektórych w Polsce środkowej zalany został nieubłaganym żywiołem. Straty, poniesione podczas tej powodzi, wyniosły ponad 90 mil. zł. Podobnie dzieje się na obszarach nizinnych. Wąska rzeka Styr na Wołyniu, w czasie rozlewów, miejscami swą szerokością przypomina Wołgę.



Niemen.



Jedno z jezior augustowskim.

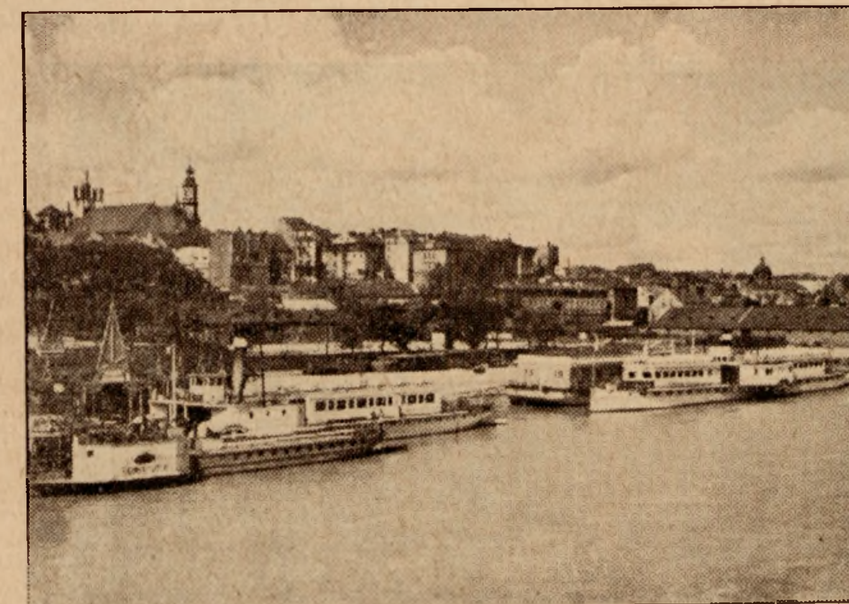
Ponieważ usprawnienie szlaków wodnych Polski połączone jest z dużymi kosztami, a obecne możliwości finansowe Państwa nie pozwalają na wykonanie całego planu, uwzględniane są przede wszystkim roboty najważniejsze i dające największe korzyści gospodarcze. I tak jednym z głównych planów, jest budowa i to już w najbliższym czasie dwu zasadniczych sieci polskich dróg wodnych, a mianowicie osi Wisły, która ma połączyć Zagłębie Węglowe ze stolicą oraz polskimi portami, jak również osi Wschód—Zachód, celem połączenia kresów z centrum Państwa. Oś Wisły umożliwi w ten sposób wzmożenie eksploatacji węgla dla zaopatrzenia rynku wewnętrznego. Prócz tego uregulowanie Wisły, będzie miało olbrzymie znaczenie dla powstającego w naszych oczach C. O. P.'u.



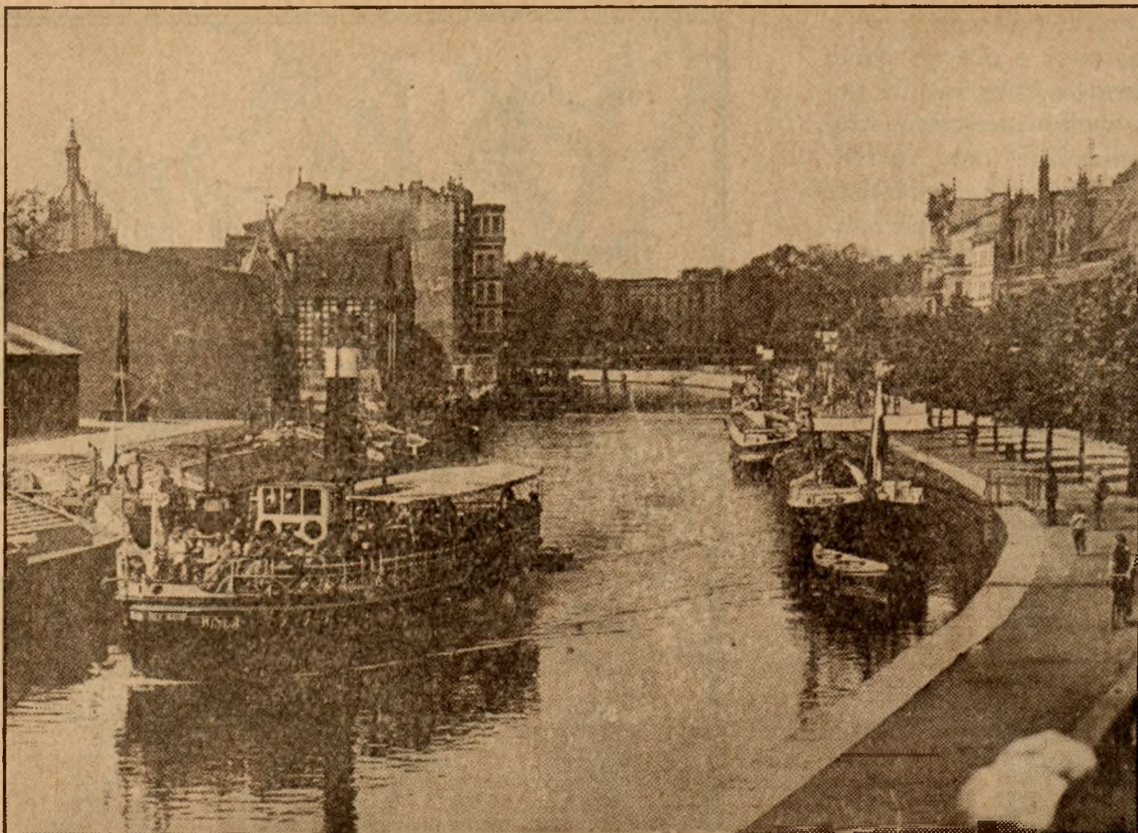
A~B SZLAK WISŁA-SAN-DNIESTR-PRUT
C~D „ REN-MEN-DUNAJ
SZLAKI KOLEJ.-DROGOWE — SIMPLON I ORIENT-EXPRESS

Rola Polski w europejskim systemacie dróg wodnych.

Wobec szybkiej rozbudowy Centralnego Okręgu Przemysłowego, zagadnienie drogi wodnej, która ma połączyć Zagłębie Węglowe z Sandomierzem, staje się coraz



Wisła pod Warszawą.

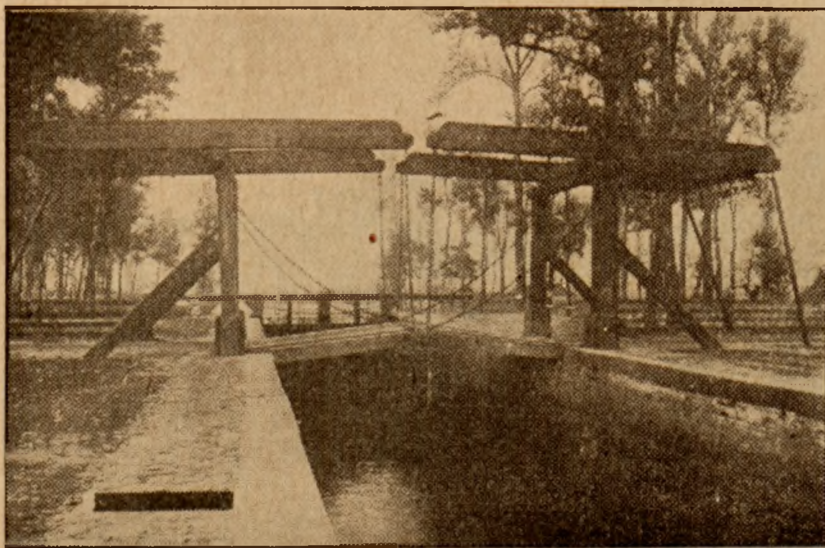


Brda pod Bydgoszczą.

bardziej żywotnym. Staraniem Min. Komunikacji, przystąpiono w b. r. do budowy kilku odcinków kanału żeglugi na przestrzeni Spytkowice—Kraków oraz do usprawnienia Wisły od ujścia Dunajca do Sandomierza.

Kanał Warta-Gopło

Według oświadczenia min. komunikacji Ulrycha, na jednym z ostatnich obrad sejmu, ważne znaczenie dla żeglugi wiślanej w jej dolnym odcinku oraz dla rozszerzenia zaplecza polskich portów, mieć będzie kanał Warta—Gopło, którego budowa rozpoczęta została w roku ub. Po ukończeniu budowy tego kanału, co nastąpi w 1940 r., obszar wojew. poznańskiego będzie połączony poprzez ten kanał, kanał Górno-Notecki, Bydgoski i Wisłę z polskimi portami. Poza tym w r. b. ma być prowadzona w dalszym ciągu przebudowa kanału Królewskiego oraz rozpocznie się budowa kanału Kamiennego.



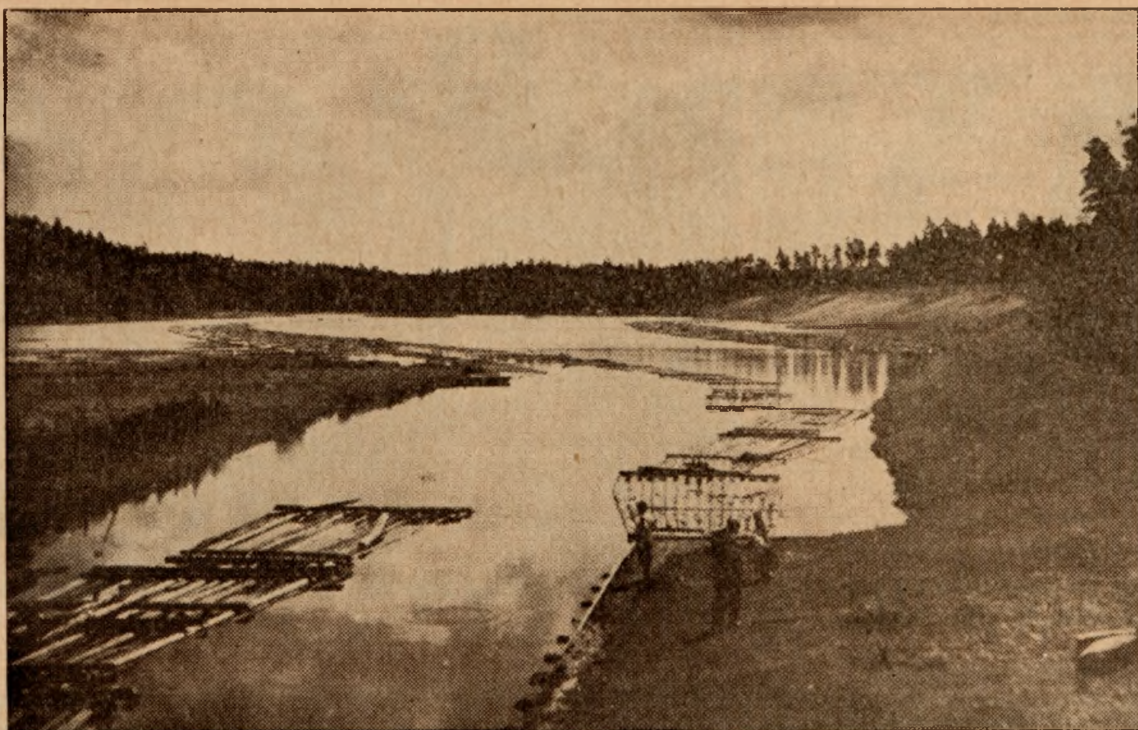
Śluzy na kanale Augustowskim.

„Biały węgiel"

Ściśle z rzekami i ich wodospadami, związane są siły wodne.

Jeśli chodzi o Polskę, rzeki, które można wykorzystać dla wytwarzania energii elektrycznej to głównie rzeki południowej części kraju. Ogólny zasób sił energetycznych na ziemiach polskich, wynosi około 3.650.000 K.M. W Polsce z łatwością można byłoby wykorzystać milion wodnych K.M., z czego obecnie eksploatuje się zaledwie 128.000 K.M. W porównaniu z udziałem w ogólnych zasobach energii wodnej świata, jest to na prawdę mała pozycja. Największą ilość zakładów wodnych, znajdujemy w dorzeczu Wisły.

Warto również nadmienić, że siła energetyczna rzek karpackich wynosi około 1.900.000 K.M. Karpackie rzeki są rzekami o silnych spadach i obfitują w wodę, dlate-



Spław drzewa kanałem Augustowskim.

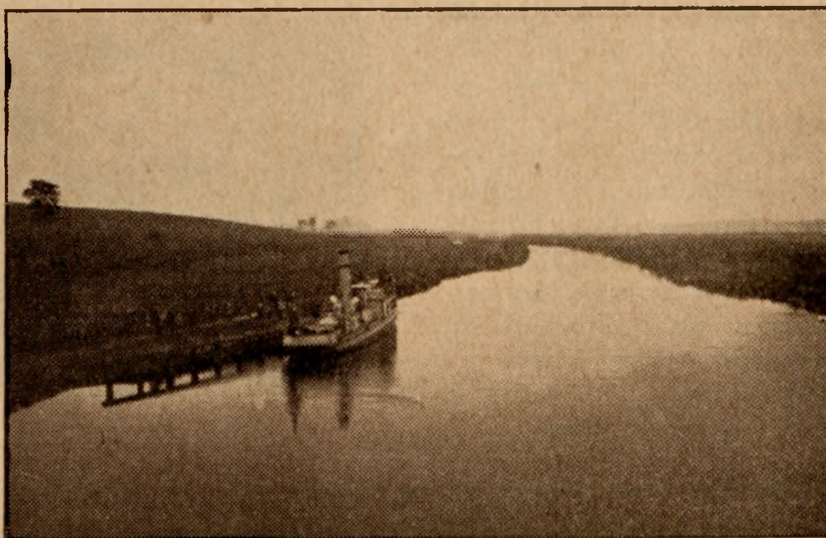
go też jest rzeczą konieczną budowanie tam obszernych zbiorników. Zbiorniki bowiem, mogą oddać duże usługi, nie tylko w dziedzinie elektryfikacji kraju, lecz również jako środki zabezpieczające kraj przed powodzią. Przez dłuższy czas jednak nie wykorzystywano siły energetycznej wód karpackich. Dopiero w r. 1924 rozpoczęto roboty nad budową zapory wodnej na rzece Sole pod Porąbką. W r. 1936 ukończono prace. Długość zapory wynosi 260 m. Dzięki tej zaporze można uzyskać rocznie około 27 mil. kilowatgodzin.

W r. 1935 rozpoczęto budowę znacznie większej zapory na Dunajcu w Rożnowie. Roboty ukończone zostaną w 1941 r. Zapora w Rożnowie będzie posiadała długość 550 m. a powierzchnia sztucznego jeziora, powstałego wskutek zalewu, wyniesie około 18 km^2. Woda ze zbiornika przechodząc przez turbiny elektrowni, będzie wytwarzać dostarczaną stamtąd do Mościc energię elektryczną o sile około 146.000.000 kilowatgodzin rocznie. Rozpoczęto również budowę zbiornika wyrównawczego w Czchowie. Prócz tego na Dunajcu pod Czorsztynem ma powstać trzecia zapora. Wytworzony przez nią zbiornik ma pomieścić 35.000.000 m^3 wody. Przewidywana jest również budowa zapory na Sanie w Solinie-Zabrodziu, 25 km na południe od Sanoka.

W r. ub. rozpoczęto również budowę zapory zakładu wodno-elektrycznego na Wilii w Turniszkach.

Na Pomorzu w ostatnich latach wykorzystanie sił wodnych dla celów elektrycznych, znacznie postąpiło naprzód. Prócz kilkunastu mniejszych zakładów wodno-elektrycznych, znajdujemy tam dwie wielkie elektrownie w Gródku oraz Żurze pod Laskowicami. Zakłady w Żurze przewodami o silnym napięciu, przesyłają energię elektryczną aż do Gdyni. W planie jest przewidywana budowa trzeciego wielkiego zakładu wodnego na rzece Brdzie pod Koronowem.

Energia polskich rzek nizinnych z powodu małych spadów, utrudniających energetyczne ich wykorzystanie, jest mała. Dlatego rzeki nizinne mają większe znaczenie tylko jako drogi komunikacyjne.

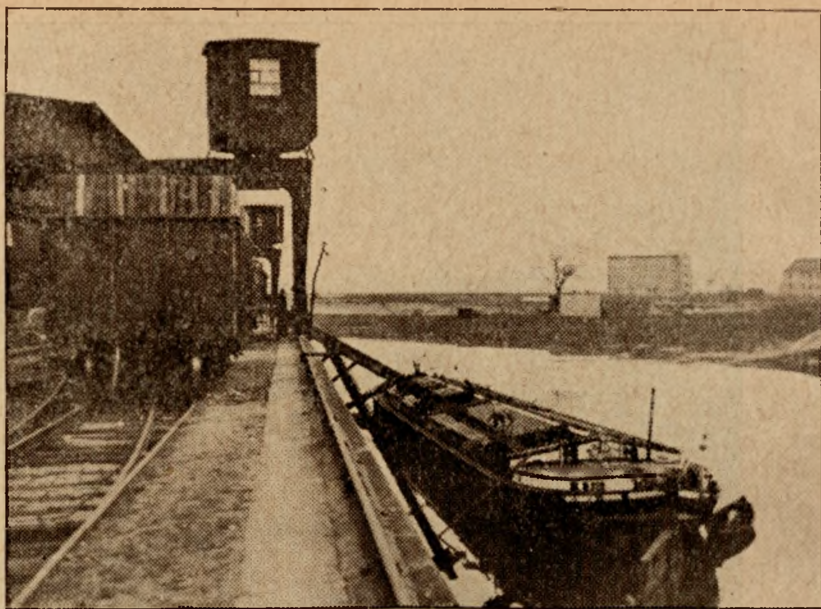


Kanał Notecki.

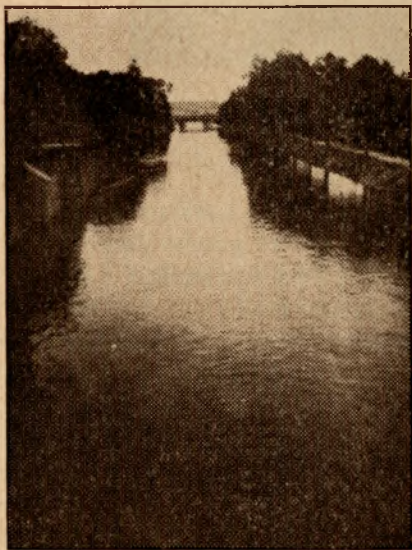
Turystyka wodna

Szlaki wodne Polski przedstawiają również duże znaczenie z punktu widzenia turystyki wodnej. Jedną bowiem z cech charakterystycznych Polski jest wielka rozmaitość i rozpiętość zarówno krajobrazu jak i związanych z tym stosunków antropogeograficznych.

Działy wodne poszczególnych dorzeczy są niskie oraz blisko siebie położone. Wielka spójność hydrograficzna polskich rzek daje możność turyście przerzucania się z jednego systemu na drugi oraz urządzania wycieczek nie tylko z wodą, lecz i pod prąd. Charakterystyczną jest również asymetria dorzeczy. Dopływy prawe są dłuższe i jest ich więcej. Wpływa to niewątpliwie na kierunek wypraw turystycznych z południowego wschodu na północny zachód.



Fragment portu rzecznego w Poznaniu.



Kanał Ogińskiego.

Choć ponad 80% powierzchni Polski leży poniżej 200 m. nad poziomem morza, krajobraz Polski nie jest monotonny. Rzeki pojezierza: Brda, Czarna Woda, Drwęca, Cz. Hańcza, Wilia, mają bieg bardzo urozmaicony. Urok krajobrazu podnoszą piękne lasy i jeziora.

Szlaki wodne umożliwiają nam poznanie tego kraju, pełnego dziwnych tajemnic. Prawdziwym rajem dla turysty wodnego, to Polesie.

Rzeki podkarpackie: Soła, Skawa, Raba, Dunajec, Poprad, San, Stryj, Łomnica, Bystrzyca, Prut, Czeremosz czarują swym specjalnym urokiem każdego turystę.

Jeśli chodzi o propagandę turystyki wodnej, Polski Związek Kajakowy bardzo wiele zdziałał w ostatnich kilku latach w tym kierunku. Za czynne uprawianie turystyki wodnej, według norm obowiązującego regulaminu, P.Z.K. udziela kajakowcom-turystom zaszczytne wyróżnienie „odznakę turystyczną P.Z.K.". Ma to niewątpliwie olbrzymie znaczenie propagandowe dla rozwoju polskiej turystyki wodnej.

Niesposób jest na tym miejscu wymienić wszystkich projektów i planów na przyszłość. Wiemy jednak o tym, że kraj nasz ma wszelkie dane oraz możliwości, aby racjonalnie wykorzystać swe szlaki wodne. I z prawdziwym zadowoleniem stwierdzić możemy, że zarówno dzięki przychylnemu ustosunkowaniu się społeczeństwa polskiego jak również i czynników rządowych, zrobiono w ostatnim czasie na tym odcinku duży krok naprzód.



Na trasie budowy nowego kanału Warta — Gopło.

Wydawca: Światowy Związek Polaków z Zagranicy, Mazowiecka 1.

Szef Biura Prasowego Ś. Z. P. z Z.: Inż. J. Grabowski — Redaktor Wydawnictw Ś. Z. P. z Z.: Władysław Oszelda.

Zakłady Graf.-Introl. J. DZIEWULSKI, Warszawa, Mariensztadt 8.